Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2454

27. 09. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/2292 —

Ausbau des Ems-Seiten-Kanals

Für die Entscheidung über den Ausbau des Ems-Seiten-Kanals werden auch volkswirtschaftliche Kriterien auf der Basis der Beurteilungskriterien des Bundesverkehrswegeplans herangezogen.

Die Prognose für das Güterverkehrsaufkommen an der Schleuse Bevergern sieht nahezu eine Verdoppelung innerhalb von nur 20 Jahren (Prognosezeitraum 1990 bis 2010) vor. Prognosen dieser Art sind auch für andere Kanalbauprojekte, z. B. für den Rhein–Main–Donau-Kanal erarbeitet worden.

1. Wie werden die volkswirtschaftlichen Beurteilungskriterien des Bundesverkehrswegeplans im einzelnen definiert?

Die Bewertung von Maßnahmen der Bundesverkehrswegeplanung erfolgt nach abgestimmten gesamtwirtschaftlichen Bewertungskriterien; das Bewertungsverfahren für den BVWP '92 ist im Heft 72 der Schriftenreihe des Bundesministeriums für Verkehr im einzelnen dokumentiert. In den Bewertungen werden sämtliche Projektauswirkungen berücksichtigt, differenziert nach Auswirkungen in den Bereichen Transportkosten, Kosten der Wegevorhaltung, der Verkehrssicherheit, der Erreichbarkeit, der räumlichen Effekte einschließlich Beschäftigungswirkungen, der Umwelt und der verkehrsfremden Funktionen.

Der Ausbau des Ems-Seiten-Kanals ist keine Maßnahme des BVWP '92. Seine nachträgliche Bewertung erfolgte auf der Basis der wichtigsten volkswirtschaftlichen Kriterien der Bundesverkehrswegeplanung; eine verfeinerte Bewertung war aufgrund der bei weitem nicht ausreichenden Wirtschaftlichkeit nicht notwendig.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 22. September 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie werden diese Kriterien untereinander gewichtet?

Die unter 1. genannten Auswirkungen werden nach den standardisierten Verfahren der BVWP monetär bewertet. Durch den einheitlichen Bewertungsmaßstab (in DM) bedarf es keiner besonderen Gewichtung der Bewertungsgrößen. Daneben erfolgt eine generelle, dem großräumigen Planungsmaßstab der BVWP entsprechende ökologische Risikoeinschätzung sowie erforderlichenfalls noch eine städtebauliche oder sonstige ergänzende Bewertung.

3. Wer hat die Prognose für die Entwicklung des Güteraufkommens für den Ems-Seiten-Kanal erstellt?

Für den Ems-Seiten-Kanal wurde keine besondere Verkehrsprognose erstellt; vielmehr handelt es sich hierbei um die Verkehrsprognose für den Dortmund-Ems-Kanal im Rahmen der Gesamtprognose 2010 für das Netz der Bundeswasserstraßen im Rahmen der Aufstellung des BVWP '92. Die Prognose wurde im Auftrag des BMV von der Consulting-Firma Kessel + Partner, Freiburg, erstellt.

4. Auf welchen Annahmen basiert diese Prognose?

Die Prognose für den BVWP '92 bezieht sich auf das Zieljahr 2010; sie beruht im wesentlichen auf folgenden, verkehrszweigübergreifend innerhalb der Bundesressorts und mit den Bundesländern abgestimmten Annahmen: 30 %iger Steigerung der Kraftstoffkosten (real gegenüber Basisjahr 1988), wovon 5 % als marktwirksam angesehen werden; Reduktion der durchschnittlichen Transportgeschwindigkeiten im Straßengüterfernverkehr um 5 %, weitgehende Angleichung der Lebensverhältnisse zwischen alten und neuen Bundesländern bis 2010.

5. Wie wird die beinahe Verdoppelung des Güteraufkommens (an der Schleuse Bevergern) innerhalb von nur 20 Jahren (von 1990 bis 2010) begründet?

Eine Begründung der Steigerungsraten für jede einzelne Verkehrsrelation kann die BVWP-Verkehrsprognose nicht enthalten; daher ist es auch nicht möglich, eine spezielle Begründung für das Verkehrswachstum an der Schleuse Bevergern anzugeben. Die Werte der Verkehrsprognose wurden im Rahmen der Arbeiten zur Erstellung des BVWP '92 auch nur insoweit näher geprüft, als dies für anstehende Investitionsentscheidungen relevant war (und ist). Da an der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals keine Investitionsentscheidungen anstanden, erübrigte sich eine nähere Überprüfung.

Die von Kessel + Partner ermittelte Prognoseverkehrsmenge wird als Obergrenze einer möglichen Verkehrsentwicklung angesehen und rechtfertigt auf keinen Fall den Weiterbau des Ems-Seiten-Kanals. Allerdings sollte im Einvernehmen mit der Region eine langfristige Option durch die Freihaltung der günstigsten Ausbautrasse erhalten bleiben.

6. Welche Prognose für das Güterverkehrsaufkommen wurde für den Rhein–Main–Donau-Kanal ermittelt?

Für den Main-Donau-Kanal wurde von Kessel + Partner für 2010 eine Verkehrsmenge von jährlich 5,7 Mio. t für die Südstrecke (Nürnberg–Kelheim) und von 8,5 Mio. t für die Nordstrecke (Bamberg–Nürnberg) ermittelt.

7. Wie viele Überprüfungen der Prognose fanden nach Fertigstellung des Kanalbauprojektes statt?

8. Wie entwickelte sich das Güterverkehrsaufkommen, bezogen auf die dem Kanalbau zugrundeliegende Prognose, innerhalb des jeweiligen Überprüfungszeitraums?

Nach Vollendung des Main-Donau-Kanals wird die Verkehrsentwicklung ständig verfolgt. Seit Eröffnung der durchgehenden Kanalverbindung zur Donau im Herbst 1992 ist ein ständiger Anstieg des Verkehrs zu beobachten; die Verkehrsmenge 1994 betrug: auf der Südstrecke 3,3 Mio. t, auf der Nordstrecke 6,2 Mio. t. Beim Vergleich mit den Prognosemengen 2010 ist zu beachten, daß die Donau zwischen Straubing und Vilshofen noch nicht ausgebaut ist und daß die Verkehrsentwicklung im Donauraum durch die Kriegsereignisse im ehemaligen Jugoslawien stark beeinträchtigt ist. Daher ist aus heutiger Sicht eher mit einer Überschreitung der Prognosewerte 2010 von Kessel + Partner zu rechnen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333